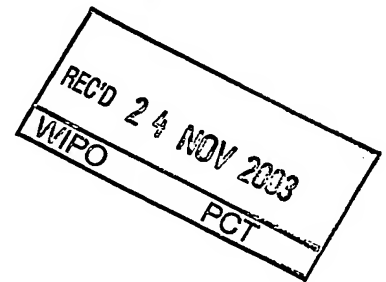


BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 53 766.6

Anmeldetag: 19. November 2002

Anmelder/Inhaber: DaimlerChrysler AG, Stuttgart/DE

Bezeichnung: Vorrichtung und Verfahren zum Einstellen
eines Deckels einer Kraftwagenkarosserie

IPC: B 62 D 25/12

BEST AVAILABLE COPY

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 23. Oktober 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Hoß

DaimlerChrysler AG

Schwarz

14.11.2002

Vorrichtung und Verfahren zum Einstellen
eines Deckels einer Kraftwagenkarosserie

5

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung und ein Verfahren zum Einstellen eines Deckels einer Kraftwagenkarosserie der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 bzw. 2 angegebenen Art.

- 10 Aus der 42 26 437 A1 ist eine Vorrichtung und ein Verfahren mit einem am Deckel einer Kraftwagenkarosserie angeordneten Sockel bekannt, an dem ein Schlitten mit einem seitlichen
- 15 Abstützelement verstellbar befestigt ist. Beim Einstellen eines Spaltmaßes des Deckels gegenüber einem Karosserierahmen wird das Abstützelement - durch Verschieben des Schlittens in
- 20 Fahrzeugquerrichtung - in eine an einer Gegenfläche des Rahmens abstützende Position gebracht und anschließend der Schlitten am Sockel festgelegt. Zur dämpfenden Abstützung des Deckels an der Karosserie ist dabei an dem Abstützelement ein
- 25 elastischer Puffer angeordnet. Als nachteilig ist hierbei der Umstand anzusehen, dass der sich am Rahmen der Karosserie abstützende Puffer im Fahrbetrieb eine Geräuschentwicklung verursachen kann.

- 25 Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung und ein Verfahren der eingangs genannten Art mit einer Einstellung zu schaffen, bei der im Fahrbetrieb keine störenden Geräusche entstehen und beim Schließvorgang keine Lackbeschädigungen auftreten können.

Die erfindungsgemäße Lösung dieser Aufgabe ergibt sich aus den Merkmalen des Hauptanspruchs.

Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind den übrigen Ansprüchen zu entnehmen.

5

Bei der erfindungsgemäß vorgeschlagenen Vorrichtung und dem Verfahren zum Einstellen des Deckels gegenüber dem Rahmen ist zur dämpfenden Abstützung des Deckels ein axial wirkender Puffer vorgesehen, mit dem zunächst ein Einstellen des

10

Deckels quer zur Rahmenebene erfolgt. Nach der Schiebeverlagerung des gelösten Schlittens in eine Ausgangsposition und dem Anlegen einer zugeordneten Abstandslehre an der jeweiligen Gegenfläche des Rahmens wird der Schlitten in eine Sollposition schiebeverlagert, in dem

15

das Abstützelement beim vorsichtigen Schließen des Deckels an der Abstandslehre abstützt. Hierdurch wird eine sicherbare Sollposition des Abstützelements erreicht, bei der das Abstützelement bei geschlossenem und eingestelltem Deckel einen seitlichen Abstand zur Gegenfläche der Karosserie

20

aufweist. Der Abstand zwischen Abstützelement und Gegenfläche der Karosserie, welcher der Breite der Abstandslehre entspricht, gewährleistet dabei eine geräuschfreie Anordnung des Deckels an der Karosserie im Fahrbetrieb.

25

Bei einem unsachgemäßen Schließvorgang beispielsweise durch Einleitung einer seitlichen Kraft ermöglicht es die Lage des seitlichen Abstützelementes, den Heckdeckel abzufangen und in eine Solllage zu bringen, bevor der Heckdeckel mit dem benachbarten Rahmen kollidieren kann.

30

Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung eines bevorzugten Ausführungsbeispiels sowie anhand der Zeichnungen; diese zeigen in

35

Fig.1 eine ausschnittsweise schematische Schnittansicht entlang einer in Fahrzeugquerrichtung und vertikal verlaufenden Ebene durch einen an einer Kraftwagenkarosserie angeordneten Heckdeckel, dessen Position gegenüber einem Rahmen der Karosserie mittels einer Vorrichtung einstellbar ist;

Fig.2 eine vergrößerte Schnittansicht des ausschnittsweise dargestellten Heckdeckels und des Rahmens gemäß Fig.1, wobei das Einstellen der Sollposition der Vorrichtung verdeutlicht ist;

Fig.3a - 3d die Vorrichtung zum Einstellen des Deckels gegenüber einer Kraftwagenkarosserie gemäß den Figuren 1 und 2 in Draufsicht, in Unteransicht, in Seitenansicht und in Perspektivansicht; und in

Fig.4a - 4c jeweils eine Schnittansicht durch die Vorrichtung entlang der Linie IVa-IVa, IVb-IVb, IVc-IVc in Fig.3a.

In Fig.1 ist in schematischer Schnittansicht entlang einer in Fahrzeugquerrichtung und vertikal verlaufenden Ebene eine Kraftwagenkarosserie mit einem hinteren Kotflügel 10 und einem schwenkbar an der Karosserie gelagerten Heckdeckel 12 ausschnittsweise erkennbar. Die Karosserie umfasst einen den Heckdeckel 12 einfassenden Rahmen 14, in welchem eine Regenrinne 18 aufweisende Verkleidung 16 aus einem Metallblech, Kunststoff oder dgl. einliegend befestigt ist. Der Heckdeckel 12 besteht im vorliegenden Ausführungsbeispiel aus einem zweischaligen Metallblech, an welchem eine

Vorrichtung zum Einstellen des Deckels 12 gegenüber der Karosserie angeordnet ist.

Aus der Zusammenschau mit den Figuren 3a bis 3d, in denen die
5 Vorrichtung in Draufsicht, in Unteransicht, in Seitenansicht
und in Perspektivansicht gezeigt ist, sowie den Figuren 4a
bis 4c, welche jeweils einen Schnitt durch die Vorrichtung
entlang der Linie IVa-IVa, IVb-IVb, IVc-IVc in Fig.3a zeigen,
wird der Aufbau der Vorrichtung deutlich. Die Vorrichtung ist
10 in dem gezeigten Ausführungsbeispiel an entgegengesetzten, in
Fahrzeuglängsrichtung verlaufenden Randseiten am Deckel 12
vormontiert. Die Vorrichtung umfasst einen über zwei
Schrauben 21 am Deckel 12 angeordneten Sockel 20, an dem ein
Schlitten 22 mit einem seitlichen Abstützelement 24
15 verstellbar befestigt ist. Zur dämpfenden Abstützung des
Deckels 12 ist ein axial wirkender Puffer 26 vorgesehen, der
etwa rechtwinklig zu dem Sockel 20 von der Unterseite des
Deckels 12 absteht. Der Puffer 26 umfasst einen durch eine
Feder 28 abgestützten gummielastischen Pufferkopf 30, welcher
20 mit einem Ende in ein am Deckel festgelegtes Gewinde 35
eingeschraubt und durch Verdrehen axial einstellbar
ausgebildet ist. An den Pufferkopf 30 angepasst ist in der
Auskleidung 16 des Rahmens 14 eine Aufnahmevertiefung 32
eingebracht. Zudem ist um den Puffer 26 eine Dichtlippe 33
25 (Fig.3b) vorgesehen, durch welche ein Eindringen von Wasser
in den Kofferraum vermieden wird.

Der Schlitten 22 ist im hier gezeigten Ausführungsbeispiel U-
förmig gestaltet mit zwei Schenkeln 34,36, die über die
30 jeweils zugeordnete Schraubbefestigung 21 am Sockel 20
festgelegt sind. Um die im weiteren noch näher erläuterte
Schiebeverlagerung des Schlittens 22 gegenüber dem Sockel 20
zu realisieren, sind die die Schenkel 34,36 durchdringenden
Öffnungen 38 als Langlöcher gestaltet. Bei gelösten
35 Schraubverbindungen 21 kann hierdurch der Schlitten 22 in
Fahrzeugbreitenrichtung verschoben werden. Um eine parallele
und definierte Schiebeverlagerung des Schlittens 22 gegenüber

dem Sockel 20 zu ermöglichen, sind an dem Sockel 20 Büchsen 37 (Fig.4c) vorgesehen, welche mit einem Endabschnitt in die Langlöcher 38 hineinragen. Die Büchsen 37 umgeben dabei die Schrauben 21 und sind an die Breite der Langlöcher 38 angepasst. Zwischen den Anlageflächen der Schenkel 34,36 und den zugeordneten Anlageflächen des Sockels ist jeweils eine Verzahnung 40 (Fig 4b) vorgesehen. Auf die Verzahnung 40 kann auch verzichtet werden. Durch diese Verzahnung können der Schlitten 22 und der Sockel 20 lagesicher an dem Heckdeckel 12 festgelegt werden. Die beiden Schenkel 34,36 sind über das senkrecht zu diesen verlaufende, im Querschnitt U-förmige Abstützelement 24 miteinander verbunden, wobei der Schlitten 22 hier einstückig gestaltet ist. Das Abstützelement 24 besteht aus einem Material mit geringer Dämpfung und umfasst an der Breitseite eines Schenkels 42 des U-förmigen Profils eine Stützfläche 44, über die das Abstützelement 24 auf im weitem noch näher erläuterte Weise beim Einstellen des Spaltmaßes des Deckels 12 an einer Gegenfläche einer Abstandslehre 46 abstützt. Die Stützfläche 44 des Abstützelements 24 ist dabei etwa parallel zur Gegenfläche der Abstandslehre 46 bzw. zur Gegenfläche 50 der Auskleidung geneigt. Der Puffer 26 ist in einem Mittelbereich des Schlittens 22 angeordnet.

Anhand von Fig.2, welche eine vergrößerte Schnittansicht des ausschnittsweise dargestellten Heckdeckels 12 und des Rahmens 14 gemäß Fig.1 zeigt, wird das Einstellen der Sollposition der Vorrichtung verdeutlicht.

Hierzu wird zunächst von der am Deckel 12 vormontierten Vorrichtung der Puffer 26 axial derart quer zur Rahmenebene des Rahmens 14 eingestellt, dass der Deckel 12 vorzugsweise auf einer gemeinsamen Höhe mit den an den Rahmen 14 angrenzenden Kotflügelendbereichen 10 angeordnet ist. Danach müssen der am Deckel 12 vormontierte Schlitten 22 und der Sockel 20 - sofern dies bei der Vormontage nicht bereits geschehen ist - durch die Schrauben 21 leicht gelöst werden, so dass der Schlitten 22 gegenüber dem Sockel 20 verlagert

werden kann. Der gelöste Schlitten 22 wird in Richtung nach außen schiebeverlagert, bis dieser eine Ausgangsposition erreicht hat. In der Ausgangsposition überdeckt der Schlitten 22 hier mit dem Abstützelement 24 die lichte Öffnung des Rahmens 14. Es ist klar, dass der Deckel 12 zum Überführen des Schlittens 22 in die Ausgangsposition geöffnet sein muss. Bei geöffnetem Deckel wird die Abstandslehre 46 an eine zugeordnete Gegenfläche 50 der Auskleidung 16 des Rahmens 14 angelegt. Es ist ersichtlich, dass das Anlegen der Abstandslehre 46 vor, parallel oder nach anderen Arbeitsschritten an der Vorrichtung, insbesondere dem Überführen des Schlittens 22 in die Ausgangsposition, erfolgen kann.

Anschließend kann der Deckel 12 durch vorsichtiges Bewegen in seine geschlossene Stellung gebracht werden. Hierdurch stellt sich einerseits zwischen dem Rahmen 14 und dem Deckel 12 ein Spaltmaß ein, das etwa der Breite der Abstandslehre 46 entspricht. Gleichzeitig wird beim Schließen des Deckels 12 der Schlitten 22 durch das Auftreffen des Abstützelements 24 mit dessen Breitseite 44 an der Abstandslehre 46 in eine Sollposition in Richtung der Mitte des Deckels 12 schiebeverlagert. Mit anderen Worten entspricht der Abstand der Breitseite 44 des Abstützelements 24 zu der zugeordneten Gegenfläche 50 der Abdeckung 16 etwa der Breite der Abstandslehre 46. Zur einfachen Schiebeverlagerung sind die bereits erläuterten Büchsen 37 zwischen Schlitten 22 und Sockel 20 vorgesehen. Durch die Verzahnung zwischen dem Sockel 20 und dem Schlitten 22 wird die eingestellte Sollposition vorläufig gesichert.

Anschließend kann der Deckel 12 geöffnet und die Abstandslehre 46 abgenommen werden. Die durch die Verzahnung bzw. Klemmwirkung zwischen dem Sockel 20 und dem Schlitten 22 vorläufig gesicherte Sollposition wird durch das Anziehen der beiden Schrauben 21 endgültig gesichert und der Sockel 20 und der Schlitten 22 am Deckel festgelegt.

Bei geschlossenem und eingestelltem Deckel 12 verbleibt der
seitliche Abstand zwischen der Breitseite 44 des
Abstützelements 24 zu der zugeordneten Gegenfläche 50 der
Abdeckung 16, wodurch im Fahrbetrieb störende Reibgeräusche
5 oder dgl. wirkungsvoll vermieden werden.

Anstelle bei einem Heckdeckel 12 kann die Vorrichtung auch
bei einem anderen Deckel oder einer Klappe an der Karosserie
eines Kraftwagens angeordnet sein.

DaimlerChrysler AG

Schwarz

14.11.2002

Patentansprüche

1. Vorrichtung zum Einstellen eines Deckels (12) gegenüber einer Kraftwagenkarosserie, mit einem am Deckel (12) angeordneten Sockel (20), an dem ein Schlitten (22) mit einem seitlichen Abstützelement (24) verstellbar befestigt ist, wobei das Abstützelement (24) beim Einstellen des Spaltmaßes (52) des Deckels (12) an einer Gegenfläche (50) eines Rahmens (14) der Karosserie abgestützt ist, und wobei eine dämpfende Abstützung (26) des Deckels (12) an der Karosserie vorgesehen ist, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , dass zur dämpfenden Abstützung des Deckels (12) ein axial wirkender Puffer (26) vorgesehen ist, der etwa rechtwinklig von der Unterseite des Deckels (12) absteht, und dass das Abstützelement (24) bei geschlossenem und eingestelltem Deckel (12) einen seitlichen Abstand zur Gegenfläche (50) der Karosserie aufweist.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , dass das Abstützelement (24) aus einem Material mit geringer Dämpfung besteht.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t , dass die Stützfläche (44) des Abstützelements (24) etwa parallel zur Gegenfläche (50) der Karosserie geneigt ist.

4. Vorrichtung nach Anspruch 3,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Stützfläche (44) die Breitseite eines Schenkels
(42) eines im Querschnitt U-förmigen Endbereichs des
5 Abstützelementes (24) ist.

5. Vorrichtung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
10 dass der Puffer (26) in einem Mittelbereich des U-förmig
gestalteten Schlittens (22) angeordnet ist.

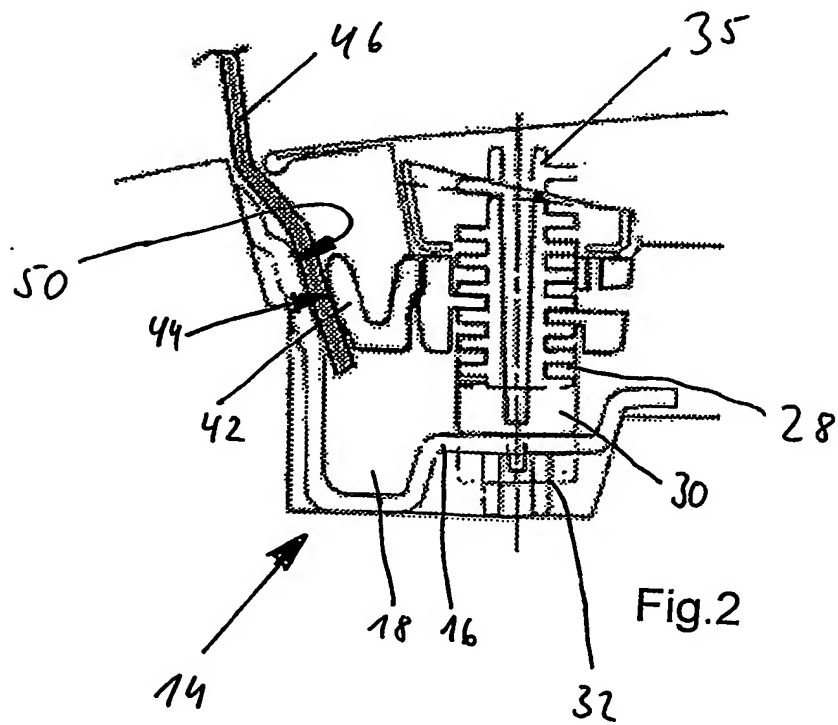
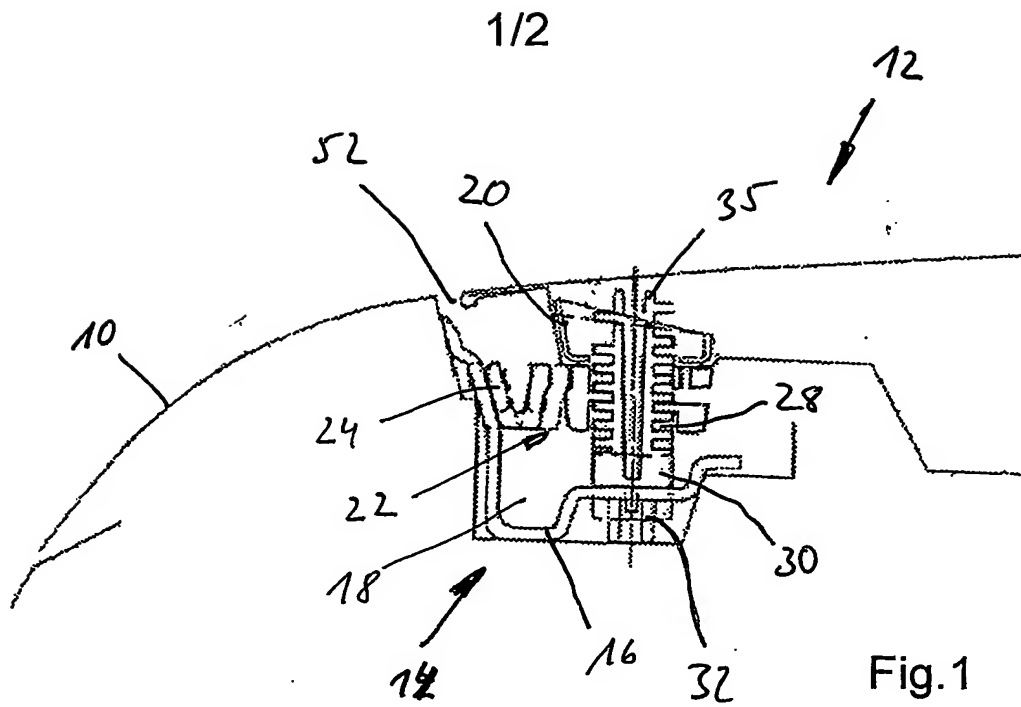
6. Vorrichtung nach Anspruch 5,
15 dadurch gekennzeichnet,
dass beide Schenkel (34,36) des U-förmigen Schlittens
(22) über jeweils eine Schraubbefestigung (21) an dem
Sockel (20) festgelegt sind, wobei zwischen Sockel (20)
und zugeordnetem Schenkel (34,36) eine Verzahnung (40)
20 vorgesehen ist.

7. Vorrichtung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
25 dass der Puffer (26) axial einstellbar ausgebildet ist.

8. Vorrichtung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
30 dass die Gegenfläche (50) der Karosserie von einer eine
Regenrinne (18) aufweisenden Verkleidung (16) gebildet
ist.

9. Verfahren zum Einstellen eines Deckels (12) gegenüber einem Rahmen (14) einer Kraftwagenkarosserie, wobei im Bereich entgegengesetzter Randseiten jeweils eine Stützvorrichtung am Deckel (12) vormontiert ist, gekennzeichnet durch folgende Schritte:

- Einstellen des Deckels (12) quer zur Rahmenebene durch axiales Verstellen von Puffern (26) der Stützvorrichtungen;
- Schiebeverlagerung jeweils eines von einem Sockel (20) der zugeordneten Stützvorrichtung gelösten Schlittens (22) in eine Ausgangsposition;
- Anlegen von jeweils einer Abstandslehre (46) an eine zugeordnete Gegenfläche (50) des Rahmens (14) bei geöffnetem Deckel (12);
- Schiebeverlagerung der Schlitten (22) in eine Sollposition durch Auftreffen von jeweils einem Abstützelement (24) der Schlitten (22) an der zugeordneten Abstandslehre (46) durch vorsichtiges Bewegen des Deckels (12) in seine geschlossene Stellung;
- Öffnen des Deckels und Entnehmen der Abstandslehren;
- Sichern der Sollposition der Schlitten über zugehörige Befestigungsmittel.



2/2

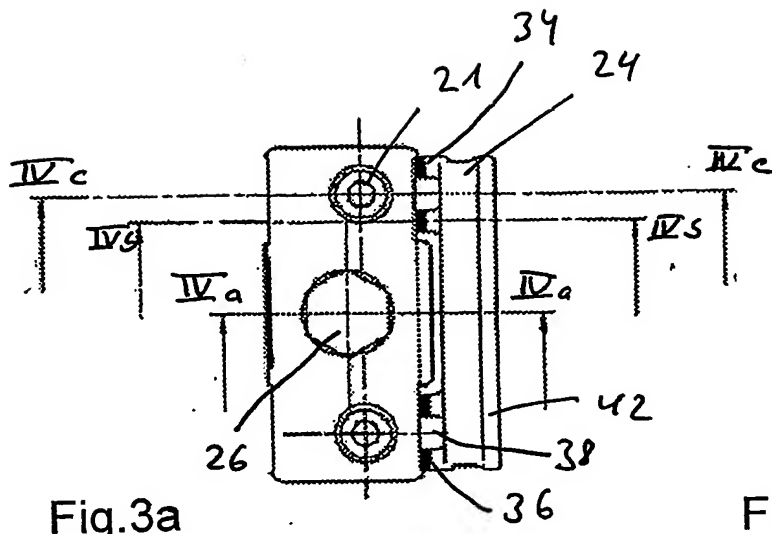


Fig. 3a

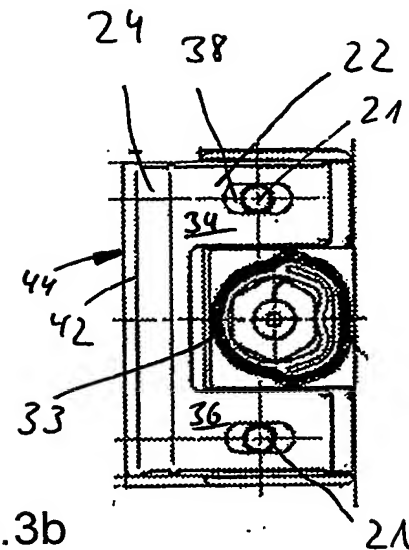


Fig. 3b

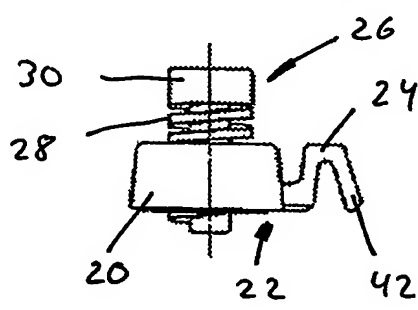


Fig. 3c

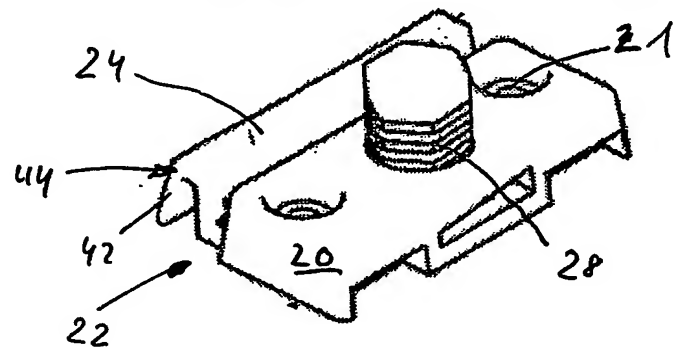


Fig. 3d

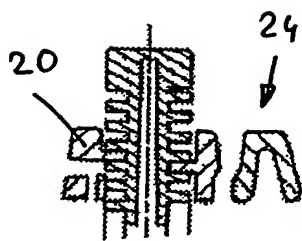


Fig. 4a

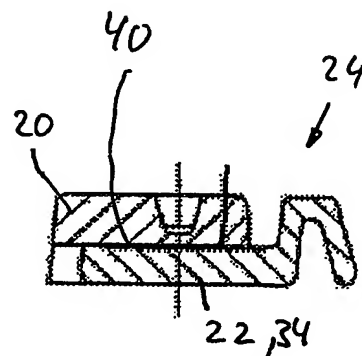


Fig. 4b

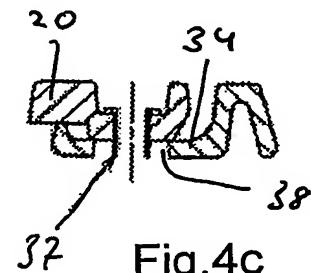


Fig. 4c

DaimlerChrysler AG

Schwarz

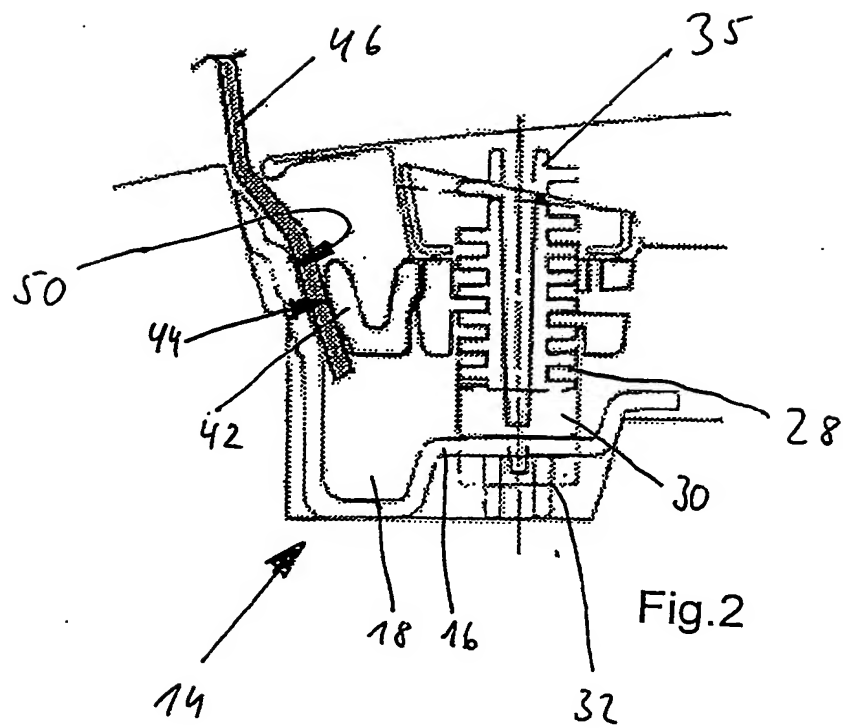
14.11.2002

Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung und ein Verfahren zum Einstellen eines Deckels (12) gegenüber einem Rahmen (14) einer Kraftwagenkarosserie. Am Deckel (12) ist ein Sockel (20) angeordnet, an dem ein Schlitten (22) mit einem seitlichen Abstützelement (24) verstellbar befestigt ist. Zum Einstellen eines Spaltmaßes (52) des Deckels (12) wird das Abstützelement (24) durch Verschieben des Schlittens (22) in eine an einer Gegenfläche (50) des Rahmens (14) abstützende Sollposition gebracht und anschließend der Schlitten (22) am Sockel (20) festgelegt.

Damit im Fahrbetrieb keine störenden Geräusche auftreten, ist zur dämpfenden Abstützung des Deckels (12) ein axial wirkender Puffer (26) vorgesehen, mit dem zunächst ein Einstellen des Deckels (12) quer zur Rahmenebene erfolgt. Die Sollposition des Abstützelements (24) wird erreicht, in dem während des Einstellens zwischen diesem und der Gegenfläche (50) des Rahmens (14) eine Abstandslehre (46) angeordnet wird. Der Abstand zwischen Abstützelement (24) und Gegenfläche (50), welcher etwa der Breite der Abstandslehre (46) entspricht, gewährleistet dabei eine geräuschfreie Anordnung des Deckels (12) an der Karosserie im Fahrbetrieb.

Fig.2



This Page is inserted by IFW Indexing and Scanning Operations and is not part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☒ BLACK BORDERS

☒ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

☒ FADED TEXT OR DRAWING

☒ BLURED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

☒ SKEWED/SLANTED IMAGES

☐ COLORED OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

☐ GRAY SCALE DOCUMENTS

☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

☐ REPERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning documents *will not* correct images problems checked, please do not report the problems to the IFW Image Problem Mailbox